

RAFAŁ MALUJDA

## SCHYLEK EKSCEPCJI WINY NAUTYCZNEJ W REGULACH ROTTERDAMSKICH A SPRAWA *TASMAN PIONEER*

*Konstrukcja winy nautycznej zarówno występowała w Kodeksie morskim z 1961 r., jak i występuje w Kodeksie morskim z 2001 r. Według niej „Przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli szkoda wystąpiła wskutek działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statkiem”.*

*Autor artykułu stawia tezę, że ekscepcja winy nautycznej jako jedna z podstaw wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika za szkody wyrządzone w ładunku jest anachronizmem i celowe jest jej wyeliminowanie.*

*Autor artykułu celnie dobrał orzecznictwo polskie i angielskie. Stoi na stanowisku, że brak wprowadzenia ekscepcji winy, nautycznej do reguł rotterdamskich należy ocenić pozytywnie, a reguły rotterdamskie określa „nowoczesnym aktem prawnym, który w należyty sposób wkomponowuje się w aktualny system konwencji międzynarodowych w zakresie prawa transportowego”.*

### 1. POJĘCIE EKSCEPCJI WINY NAUTYCZNEJ

Umowy przewozu ładunku morzem są najważniejszym elementem (swój „kręgosłup”) współczesnego prawa morskiego, przynajmniej w jego aspekcie prywatnoprawnym. To chęć czy wręcz konieczność przewiezienia dużych partii towarów sprawiła, że działalność gospodarcza z wykorzystaniem floty handlowej podlega ciągłemu rozwojowi<sup>1</sup>. Ciągłemu rozwojowi podlega także legislacja, w szczególności międzynarodowa, mająca na celu uregulowanie tych właśnie aspektów umownych, w których ścierają się bardzo różnorodne interesy. Praktycznie bowiem od momentu przewiezienia pierwszej partii ładunku doszło do wyodrębnienia się co najmniej dwóch przeciwstawnych interesów, które spotykały się podczas każdej wyprawy morskiej – interesu prze-

---

<sup>1</sup> Ze względu na dominujący charakter prawa i orzecznictwa anglosaskiego w praktyce obrotu morskiego, który z natury rzeczy ma charakter międzynarodowy, wielokrotnie akty legislacji międzynarodowej były i są przesiąknięte instytucjami wykształconymi w trakcie wieloletniego rozwoju systemów prawnych zaliczanych do rodziny *common law*.

woźnika i interesu dysponenta ładunku. Rozwój legislacji prawnomorskiej potwierdza tę tezę, gdyż ten „konflikt interesów” odciskał swoje piętno na kształcie instytucji prawnych zmierzających do uregulowania wzajemnych relacji pomiędzy przewoźnikami i ich kontrahentami. Jedną z takich instytucji jest, obecnie można powiedzieć już tradycyjna, choć archaiczna, instytucja zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności za szkody w ładunku powstałe w trakcie przewozu towaru morzem w przypadku, gdy powodem powstania takiej szkody były błędy nautyczne występujące po stronie kapitana lub załogi statku, nawet te mające charakter zawiniony. Jeżeli chodzi o regulacje prawne, to należy stwierdzić, że instytucja ta jest stosunkowo młoda, gdyż jej rodowód sięga północnoamerykańskiego *Harter Act* z 1893 r.<sup>2</sup> W późniejszym okresie instytucja ta zadomowiła się w kolejnych aktach prawnych o charakterze krajowym<sup>3</sup> i międzynarodowym. Na płaszczyźnie międzynarodowej chodzi oczywiście o podpisaną w Brukseli Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25.08.1924 r.<sup>4</sup>, zmienioną podpisanym również w Brukseli protokołem z 23.02.1968 r.<sup>5</sup> oraz protokołem, także pochodzącym z Brukseli, z 21.12.1979 r.<sup>6</sup> Konwencja ta, wraz ze wszystkimi późniejszymi zmianami, nazywana jest regułami hasko-visbijskimi<sup>7</sup> (RHV).

Zgodnie z art. III(1) RHV przewoźnik jest zobowiązany wykazać „przed i na początku podróży należytą staranność, aby: (a) doprowadzić statek do stanu nadającego się do żegluga; (b) należyście zaopatrzyć, obsadzić załogą i zapro-

---

<sup>2</sup> G. Schaps, H.J. Abraham, *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung*, 1977, s. 645.

<sup>3</sup> Dla przykładu można wskazać chociażby północnoamerykańską COGSA z 1936 r., tj. *Carriage of Goods by Sea Act*. Nie jest celem niniejszego artykułu przedstawienie wszystkich regulacji, w których funkcjonuje instytucja ekscpekcji błędu nautycznego, gdyż zasadniczo regulacja ta ma wszędzie identyczny bądź bardzo zbliżony (dzięki RHV opierającym się w tym zakresie na rozwoju orzecznictwa anglosaskiego) charakter. Dzięki temu aktualne orzecznictwo, praktycznie niezależnie od regionu geograficznego, z którego pochodzi, odwołuje się niemalże w każdym przypadku do stosownych zapisów RHV. Kluczowym zagadnieniem, które podlega analizie w niniejszym artykule, jest przedstawienie, na tle RHV i dotychczasowego orzecznictwa, zasadniczego problemu dotyczącego ekscpekcji winy nautycznej, tj. wykazanie tezy, iż we współczesnym obrocie morskim funkcjonowanie tej instytucji jest anachronizmem wynikającym z wielokrotnej niemożności odseparowania przypadków takiej winy od innych zaniedbań przewoźnika w podróży morskiej, za które przewoźnik już odpowiada. Kuriozalnie, rezygnacja z tej ekscpekcji doprowadzi do większej jasności stanu prawnego, co w dalszej perspektywie będzie korzystne także dla przewoźników morskich, którzy ponadto w szerokim zakresie korzystają z różnych form ubezpieczeń.

<sup>4</sup> Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 (wprow.: Dz.U. z 1936 r., Nr 15, poz. 139), z 1937 r., Nr 33, poz. 259.

<sup>5</sup> Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48.

<sup>6</sup> Dz.U. z 1985 r., Nr 9, poz. 26.

<sup>7</sup> Określenie konwencji podpisanej w Brukseli i zmienionej protokołami, również pochodzącymi formalnie z Brukseli, może wydać się dość przewrotne, ma jednak swoje uzasadnienie historyczno-geograficzne. Otóż sama konwencja opierała się na tzw. regułach haskich, czyli prywatnym opracowaniu przygotowanym przez Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (International Law Association), zaś pierwszy z protokołów „brukselskich” (określany mianem reguł visbijskich) miał związek z miastem Visby, gdyż to w nim doszło do podpisania rekomendacji, które później stały się punktem wyjścia do opracowania protokołu zmieniającego konwencję brukselską.

wiantować statek; (c) przystosować i doprowadzić do dobrego stanu ładownie, chłodnie i lodownie oraz wszelkie inne części statku w których są ładowane towary, do ich przyjęcia, przewozu i zachowania”. Przewoźnik zatem odpowiada za zapewnienie zdatności statku do żeglugi i odpowiednie obsadzenie statku załogą. Ponadto, zgodnie z art. III(2) RHV, przewoźnik, z zastrzeżeniem postanowień art. IV, będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy załadunku, manipulowaniu towarem, rozmieszczeniu, przewozie, dozorze, pieczy i przy wyładunku przewożonych towarów. Artykuł IV z kolei określa sytuacje, za które przewoźnik nie odpowiada. W aspekcie niniejszego opracowania najistotniejsze znaczenie ma wyłączenie zawarte w art. IV(1) oraz IV(2)(a) RHV. Na ich podstawie „ani przewoźnik, ani statek nie będą odpowiedzialni za straty i szkody pochodzące lub wynikające z powodu stanu niezeglowności statku, o ile tego stanu nie będzie można przypisać brakowi należytej staranności ze strony przewoźnika w doprowadzeniu statku do stanu żeglowności lub odpowiednim zapewnieniu statkowi zaopatrzenia, obsadzenia załogą lub zaprowiantowania, względnie w przystosowaniu i doprowadzeniu do dobrego stanu ładowni, chłodni i lodowni i wszystkich innych części statku, w których są ładowane towary w taki sposób, aby były zdadne do przyjęcia, przewozu i ochrony towarów, wszystko stosownie do przepisów art. III(1). Zawsze, gdy strata lub szkoda wynikną z niezeglowności statku, ciężar dowodu dotyczący zachowania należytej staranności spada na przewoźnika lub na każdą inną osobę, korzystającą ze zwolnienia przewidzianego w niniejszym artykule”<sup>8</sup>. Poza tym „ani przewoźnik, ani statek, nie będą odpowiedzialni za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą: z czynów, niedbalstwa lub wady kapitana, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub w administracji statku”<sup>9</sup>.

Zapis art. IV(2)(a) RHV w niemalże identycznej formie został wprowadzony do polskiej legislacji krajowej. Artykuł 160 § 2 pkt 1 nieobowiązującego już Kodeksu morskiego z 1961 r.<sup>10</sup> stanowił, że „przewoźnik nie odpowiada za szkodę, która nastąpiła wskutek działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku”. Analogiczny znajduje się w art. 165 § 2 pkt 1 ustawy z dnia 18.09.2001 r. – Kodeks morski<sup>11</sup>, zgodnie z którym „przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli szkoda nastąpiła wskutek działania lub zaniechania kapitana, innych członków załogi, pilota lub osób zatrudnionych przez przewoźnika w zakresie nawigacji lub administracji statku”. Przepisy te wyrażają zasadę zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności za szkody w ładunku wywołane tzw. winą nautyczną (błędem nautycznym), co jest swego rodzaju osobliwością, jeżeli chodzi o system aktów prawnych, w tym międzynarodowych, z zakresu prawa transportowego.

<sup>8</sup> Art. IV(1) RHV.

<sup>9</sup> Art. IV(2)(a) RHV.

<sup>10</sup> Ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski.

<sup>11</sup> Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 – tekst jednolity, z późn. zmian.

## 2. DOTYCHCZASOWE ORZECZNICTWO I SPRAWA *TASMAN PIONEER*

Stosowanie tej, obecnie już tradycyjnej, instytucji prawa morskiego jest przedmiotem bogatego orzecznictwa, w szczególności anglosaskiego, zarówno pochodzącego od sądów państwowych, jak i arbitrażowych<sup>12</sup>. Wszystkie te sprawy świadczą o tym, że ekscepcja winy nautycznej jako jedna z podstaw wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za szkody wyrządzone w ładunku jest archaiczną, a co najmniej niezwykle kontrowersyjną, instytucją prawa morskiego<sup>13</sup> i wynika ze swego rodzaju kompromisu polegającego na rozdzieleniu odpowiedzialności za winę komercyjną, za którą przewoźnik odpowiada (odpowiedzialność ta dotyczy opieki i zarządu nad ładunkiem) i za winę nautyczną, za którą przewoźnik nie odpowiada<sup>14</sup>. Ekscepcja ta obejmuje w praktyce działania i zaniechania dotyczące administracji lub nawigacji statku, tj. wszelkie kwestie związane ze sztuką żeglowania czy umiejętnościami nawigacji (*seamanship*). Podsumowując, schemat działania RHV w omawianym zakresie jest dość prosty – przewoźnik ponosi odpowiedzialność za ładunek, chyba że wykaże, iż szkoda została wywołana błędem nautycznym. Należy przy tym pamiętać, że ekscepcja winy nautycznej nie będzie podstawą do wyłączenia odpowiedzialności, jeżeli statek nie będzie zdalny do żeglugi, zgodnie z art. IV(1) RHV<sup>15</sup>.

Okazją czy też przyczynkiem do powrotu do oceny zasadności utrzymywania instytucji ekscepcji winy nautycznej w obrocie prawnomorskim jest sprawa *Tasman Orient Line CV v. New Zealand China Clays Ltd and others (Tasman Pioneer)*<sup>16</sup>. W tej sprawie w pierwszej instancji High Court orzekł, że przewoź-

<sup>12</sup> Szczególne znaczenie mają w tym zakresie orzeczenia arbitrażowe, gdyż jak pisze M.H. Koziński (*Arbitraż morski*, [w:] *System Prawa Handlowego*, red. S. Włodyka, tom 8 – *Arbitraż handlowy*, red. A. Szumański, Warszawa 2010, s. 723): „Istotnym elementem wpływającym na rozwój arbitrażu morskiego była międzynarodowość stosunków morskich, co powoduje stałe przenikanie się wielu systemów prawnych. Jeśli dodamy do tego ogromną rolę zwyczajów żeglugowych, portowych, a także istotną rolę praktyki obrotu, opartej m.in. na zinternacjonalizowanych standardach umownych i formularzach dokumentów, to wydaje się, że tylko międzynarodowy arbitraż morski może optymalnie rozstrzygać spory w tej skomplikowanej i specyficznej grupie stosunków społeczno-gospodarczych”. Wspomnieć tutaj należy o najważniejszych orzeczeniach z tego zakresu, które stanowią aktualny kanon dotyczący ekscepcji winy nautycznej: *The Hill Harmony* (2001) 1 AC 638, *Gosse Miller Ltd. v. Canadian Govt Merchant Marine Ltd.* (1929) AC 223; *The Iron Gippsland* (1994) 1 Lloyd's Rep 335, 358, Sup Ct (NSW); *Canada Shipping Co. v. British Shipowners Mutual Protection Association* (1889) 23 Q.B.D. 342, 344.

<sup>13</sup> W. Meissner, *Błąd nautyczny reliktem prawa morskiego*, Gdańsk 1970 oraz *idem*, *Ekscepcja winy nautycznej w umowie przewozu ładunku*, Gdańsk 1972. Jak piszą J. Łopuski oraz M. Dragun-Gertner ([w:] *Prawo morskie*, t. II.1, Bydgoszcz 1998, red. J. Łopuski, s. 460) „Przepis ten [art. 160 § 2 pkt 1 Kodeksu morskiego z 1961r. – przypis RM], będący niemal dosłownym powtórzeniem art. 4.2 lit. a RHV, znany jako tzw. ekscepcja winy nautycznej, wyraża jedną z współcześnie najbardziej kontrowersyjnych zasad morskiego prawa przewozowego”.

<sup>14</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 461.

<sup>15</sup> S. Baughen, *Shipping Law*, London 2009, s. 124.

<sup>16</sup> Lloyd's Law Reports Plus 41, 2010, 1.

nik nie może opierać się na tej ekscpejji w przypadku, gdy działania kapitana nie były podejmowane zgodnie z zasadą dobrej wiary (*bona fide*) w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku, załogi i towaru, lecz były spowodowane chęcią uniknięcia odpowiedzialności osobistej za błąd. Orzeczenie to zostało podtrzymane przez sąd apelacyjny. Nie zgodził się z nim nowozelandzki Sąd Najwyższy. W sprawie tej chodziło o kwalifikację i ocenę zachowań kapitana. Statek „*Tasman Pioneer*” zmierzał z portu Yokohama w Japonii do portu Busan w Korei Południowej. W celu nadrobienia opóźnienia w podróży kapitan statku zdecydował się na zejście z ustalonego kursu i przepłynięcie wąskim kanałem przy wysepce Biro Shima. Zmiana kursu spowodowała utratę obrazu z radaru. Gdy obraz się pojawił, okazało się, że Biro Shima była już tylko w odległości 800 jardów od statku i pomimo prób zmian kursu doszło do uszkodzenia poszycia statku i w konsekwencji ładunku. Kapitan nie zaalarmował od razu stosownych służb i nie podjął działań powypadkowych, lecz skierował statek 22 mile morskie od miejsca zdarzenia (popłynął do miejsca, w którym statek o tej porze by się znajdował, gdyby do zejścia z kursu nie doszło) i dopiero wtedy powiadomił straż przybrzeżną, że statek zderzył się z niezidentyfikowanym obiektem pływającym oraz poinstruował załogę, żeby przedstawiła tę wersję wydarzeń.

W sprawie *Tasman Pioneer* rozważania dotknęły w zakresie ekscpejji winy nautycznej dodatkowego aspektu niż tylko ocena, czy przy szkodzie wywołanej zejściem z ustalonego kursu przewoźnik może powołać się na zwolnienie z art. IV(2)(a) RHV. Dodatkowa wątpliwość dotyczyła tego, czy zachowanie kapitana, nacechowane złą wiarą i – być może – kwalifikujące się do oceny dopuszczenia się baraterii (*barratry*), może wykluczyć możliwość powołania się na ekscpejję winy nautycznej, gdyż żaden z pełnomocników stron i sędziów Sądu Najwyższego nie miał wątpliwości co do tego, że wyłączenie z art. IV(2)(a) RHV nie zaktualizuje się w przypadku baraterii, czyli intencjonalnego zachowania kapitana lub załogi statku, którego celem jest wyrządzenie szkody w statku lub w ładunku. W określeniu na potrzeby RHV tego, co może być baraterią, pomocne są same RHV, w których (art. IV(5)(e) i art. IVbis (4)) umocowana została zasada, zgodnie z którą: „Ani przewoźnik, ani statek nie mają prawa do korzystania z przywileju ograniczenia odpowiedzialności ustalonego w niniejszym ustępie, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania przewoźnika, których dopuścił się albo z zamiarem wyrządzenia szkody, albo też na skutek niedbalstwa i ze świadomością, że szkoda z tego prawdopodobnie wyniknie” oraz „Podwładny przewoźnika nie może jednak powołać się na postanowienia niniejszego artykułu, jeżeli zostanie udowodnione, że szkoda wynikła z działania lub zaniechania tego podwładnego, który bądź dokonał tego z zamiarem wyrządzenia szkody, bądź dopuścił się lekkomyślności, będąc świadomy, że prawdopodobnie spowoduje ona szkodę”.

Według pełnomocników właściciela ładunku brak dobrej wiary po stronie kapitana czy załogi statku wyłącza skutecznie możliwość powołania się na ekscpejję winy nautycznej. Zdaniem Sądu Najwyższego, który przeanalizował tę

kwestię, opierając się na dotychczasowym orzecznictwie, istnienie dobrej lub złej wiary po stronie kapitana lub załogi statku nie ma żadnego wpływu na wykładnię ekscencji z art. IV(2)(a) RHV, niezależnie od tego, czy zastosuje się wykładnię literalną czy celowościową, gdyż obie metody wykładni świadczą o jednym – celem RHV jest obciążenie przewoźnika jedynie odpowiedzialnością za działania, które pozostają pod jego bezpośrednim wpływem, z wyjątkiem baraterii<sup>17</sup>. Jednocześnie, dla porządku, można dodatkowo wskazać, że *de facto* w tym konkretnym przypadku barateria – po pierwsze – nie zaistniała (zachowania kapitana miały miejsce już *post factum*), a po drugie, na żadnym etapie postępowania nie doszło do faktycznego dochodzenia, czy barateria rzeczywiście miała miejsce. Jeżeli chodzi o samą nautyczną ocenę zachowania kapitana, tj. czy w tej konkretnej sytuacji przewoźnik – niezależnie od dobrej lub złej wiary i baraterii – mógł się powołać na ekscencję winy nautycznej, to w tym zakresie nie było większych wątpliwości, gdyż zdaniem Sądu Najwyższego zwolnienie z art. IV(2)(a) RHV zaktualizowało się w pełnej rozciągłości. Z tymi ustaleniami Sądu nie sposób się nie zgodzić<sup>18</sup> (analogiczne ustalenia zostały dokonane również w orzecznictwie niemieckim<sup>19</sup>), natomiast kuriozalnie, orzeczenie to potwierdza archaiczność funkcjonowania instytucji ekscencji winy nautycznej. Nie można bowiem znaleźć uzasadnienia dla tak szerokiego zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności, co dodatkowo wsparte jest analizą systemową – w innych aktach z międzynarodowej legislacji transportowej takie wyłączenie nie występuje, a nawet gdy kiedyś występowało, to z tych samych względów zostało już usunięte. Stosowanie tej – jakże kontrowersyjnej – instytucji błędu nautycznego było również przedmiotem dociekań sądów w Polsce, które – tak jak orzecznictwo zagraniczne – wskazało na dodatkowy problem w stosowaniu tych zapisów. Otóż, w praktyce obrotu morskiego często jest niezmiernie trudno, co graniczy wielokrotnie z niemożliwością, rozgraniczyć na tle art. IV(2)(a) RHV bądź opierających się na nich przepisach prawa krajowego sytuacje, za które przewoźnik odpowiada i te, przy których jest zwolniony z odpowiedzialności. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 14.09.1972 r.<sup>20</sup> doszedł do wniosku, że „z przepisów art. 101 i 117 k.m.<sup>21</sup> wynika, że zarówno przygotowanie ładowni i innych pomieszczeń do przyjęcia i zabezpieczenia ładunku stosownie do jego właściwości, jak i załadowanie, rozmieszczenie i zabezpieczenie ładunku wchodzi w zakres obowiązków przewoźnika, który odpowiada za szkodę spowodowaną uchybieniem powyż-

<sup>17</sup> Punkt [28] orzeczenia: *However culpable the conduct, and whether or not it is intentional, the owner or charterer is not, subject only to barratry, deprived of the benefit of the exemption conferred by the paragraph.*

<sup>18</sup> Por. artykuł S. Healy, *Tasman Pioneer Clarifies Scope of Master Navigation/Management Exception*, Lloyd's List z 25.08.2010 r.

<sup>19</sup> Por. orzeczenie niemieckiego sądu najwyższego (Bundesgerichtshof) w sprawie statku m/s „Cita”, sygn. akt I ZR 20/04 z 26.10.2006 r.

<sup>20</sup> I CR 229/72 z glosą J. Łopuskiego, OSP 1973, nr 12, s. 245.

<sup>21</sup> Chodzi oczywiście o Kodeks morski z 1961 r.

szym własnym obowiązkom, niezależnie od winy kapitana”. W tej sprawie przewoźnik ładunku dopuścił do przechyłu statku w wyniku wadliwego przygotowania statku do rejsu – utrata stateczności była bezpośrednią przyczyną awarii statku, na co złożyły się – według ustaleń biegłego – niewłaściwe przygotowanie statku do żeglugi (niepełne ustawienie grodzi przeciwprzesypowych, niewłaściwe zsypywanie zboża, zbyt mała ilość zaworkowanego zboża i niewłaściwe ułożenie worków bezpośrednio na zbożu luzem) oraz niewłaściwe nawigowanie statkiem (niewłaściwy był sposób nawigowania statkiem i doszło do całkowitej chwilowej utraty zdolności manewrowej statku, ponadto sposób rozmieszczenia i zasztauowania ładunku również miał wpływ na możliwość manewrowania statkiem). Znamienne, że Sąd Najwyższy podsumował swoje rozważania w następujący sposób: „Okoliczność ta, przytoczona przez biegłego na rozprawie i pominięta przez Sąd Wojewódzki, wymaga wyjaśnienia w celu prawidłowej oceny, czy uchybienie w zabezpieczeniu tych rur [rur odwietrzających, co powodowało przedostawanie się wody do tanków balastowych] stanowi naruszenie obowiązków kapitana i załogi w zakresie nawigacji lub administracji statku, czy też wykracza poza ten zakres, co mogłoby uzasadniać przypisanie również odpowiedzialności pozwanemu<sup>22</sup>”. Potwierdza to tezę, że rozgraniczenie odpowiedzialności często przypomina balansowanie na linie, a wynik takiego rozgraniczenia jest częstokroć jeszcze mniej pewny niż możliwość oceny na gruncie INCOTERMS, czy towar przekroczył już „magiczną” granicę „burty statku”.

Niekiedy wskazuje się, że za kryterium rozgraniczenia, czy dane zachowanie należy do kręgu zachowań nautycznych, czy komercyjnych, może służyć cel podejmowanych działań. W takim kierunku poszedł *explicite* chociażby ustawodawca niemiecki<sup>23</sup>. Nie sposób się z tym do końca zgodzić. Cel podjętej czynności nie zawsze ma miarodajny charakter<sup>24</sup> i może się w praktyce okazać, że pomimo iż balastowanie statku ma cel nautyczny, to działanie ekscypji błędu nautycznego jest ograniczone ze względu na przepis nakazujący przewoźnikowi przewóz, przechowanie, zachowanie i wyładunek przewożonych towarów w sposób staranny i właściwy. Rozmieszczenie i zasztauowanie ładunku może mieć bowiem znaczenie dla stateczności, a więc bezpieczeństwa statku<sup>25</sup>. Taki kierunek interpretacji przyjął też Sąd Najwyższy w wyroku dnia 21.04.1979 r.<sup>26</sup>, w którym stwierdził, że „Zgodnie z ustawą Stanów Zjednoczonych Ameryki

<sup>22</sup> Po stronie pozwanej występował przewoźnik ładunku.

<sup>23</sup> Por. § 607 ust. 2 niemieckiego Kodeksu handlowego (który również reguluje kwestie morskiego prawa handlowego), zgodnie z którym: *Ist der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes oder durch Feuer entstanden, so hat der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten. Zur Bedienung des Schiffes gehören nicht solche Maßnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden.*

<sup>24</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 463.

<sup>25</sup> *Ibidem.*

<sup>26</sup> III CRN 305/78, z glosami J. Łopuskiego w OSP 1980, nr 5 s. 82 i T. Erecińskiego w Państwo i Prawo 1981, nr 6, s. 141.

o przewozie morskim towarów z 1936 r. wadliwe balastowanie statku stanowi zaniedbanie w zakresie jego administracji i ze względu na nautyczny cel balastowania stanowi okoliczność wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika za spowodowaną tym szkodę w ładunku na podstawie § 4 ust. 2 lit. a) tejsze ustawy. Jednakże przepis ten jest funkcjonalnie związany z § 3 ust. 2 ustawy, który nakłada na przewoźnika obowiązek dokonania przewozu, przechowania, zachowania i wyładunku przewożonych towarów w sposób staranny i właściwy, co ogranicza działanie ekscepcji błędu nautycznego. Tym samym możliwość skutecznego powołania się przewoźnika na ekscepcję z § 4 ust. 2 lit. a) ustawy jest uzależniona od należytego wypełnienia jego obowiązków w zakresie opieki nad ładunkiem, w szczególności gdy chodzi o zapobieganie błędom w balastowaniu i ograniczanie ich skutków”.

### 3. REGUŁY HAMBURSKIE I REGUŁY ROTTERDAMSKIE

O tym, że instytucja błędu nautycznego (winy nautycznej) jest obecnie przeżytkiem, świadczy również kierunek rozwiązań przyjmowanych w kolejnych aktach międzynarodowej legislacji morskiej.

W 1978 r. doszło do podpisania w Hamburgu Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie przewozu towarów drogą morską (reguły hamburskie), która miała zastąpić RHV, jednakże ze względu na stosunkowo niską liczbę ratyfikacji przez państwa o niewielkim znaczeniu dla gospodarki morskiej nie ma ona większego znaczenia praktycznego. Reguły hamburskie są jednak bardzo istotnym aktem prawnym z perspektywy czysto poznawczej. Chęć wyłączenia błędu nawigacyjnego jako przesłanki uzasadniającej zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności była jednym z głównych czynników prowadzących do reformy RHV poprzez podpisanie nowej konwencji międzynarodowej, tj. reguł hamburskich. W. Tetley twierdzi wręcz, że *The Hamburg Rules, which eliminate the error defence, thus bringing maritime law into line with other branches of transport law, would seem to be the way of the future*<sup>27</sup>. Porównując reguły hamburskie z RHV należy jednoznacznie stwierdzić, że odpowiedzialność przewoźnika ma charakter dużo szerszy i bardziej ogólny. Świadczy o tym chociażby sama lista zwolnień z odpowiedzialności – została ona zredukowana z 17 do 3.

Dyskusja na temat ekscepcji winy nautycznej (*nautical fault defence*) nie ominęła również tzw. reguł rotterdamskich, czyli Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską, która została przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Na-

<sup>27</sup> W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Montreal 2008, s. 986.



rodów Zjednoczonych 11.12.2008 r.<sup>28</sup>. Konwencję opracowano na podstawie projektu przyjętego dużo wcześniej przez CMI (Comité Maritime International). Początkowa wersja projektu RR<sup>29</sup> rozpatrywana przez UNCITRAL zawierała przepis art. 6.1.2(a), zgodnie z którym [*Notwithstanding the provisions of article 6.1.1 the carrier is not responsible for loss, damage or delay arising or resulting from (a) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or other servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;*]<sup>30</sup>. Przepis ten był wzorowany na treści art. IV(2)(a) RHV, jednakże umieszczenie go w nawiasach kwadratowych we wstępnej redakcji projektu było świadectwem tego, że powtórzenie tej instytucji w regulach rotterdamskich nie było od początku pewne. Decyzja o tym, czy w regulach rotterdamskich należy wzorem RHV utrzymać tę okoliczność egzoneracyjną zapadła dość szybko, bo już na 10. sesji III Grupy Roboczej, która obradowała w dniach 16–20.09.2002 r. Grupa robocza – po przeprowadzeniu dyskusji, która potwierdziła, że kwestia rezygnacji z ekscencji winy nautycznej jest bardzo kontrowersyjna<sup>31</sup> – zdecydowała się na jej usunięcie z tekstu projektu<sup>32</sup>. Decyzja ta znalazła odzwierciedlenie w finalnym tekście reguł rotterdamskich. Była to jedna z niewielu decyzji merytorycznych, które zostały podjęte na tak wczesnym etapie prac nad tekstem reguł.

Dla porządku należy jeszcze dodać, że rozważania na temat ekscencji winy nautycznej powróciły jeszcze podczas 12. sesji III Grupy Roboczej. W dyskusji podnoszone były różnego rodzaju argumenty za utrzymaniem tej instytucji w treści reguł<sup>33</sup>, jednakże ostatecznie z niej zrezygnowano. Nieprzetranspono-

---

<sup>28</sup> Konwencję podpisały dotychczas (stan z 29.04.2011r.) 23 państwa: Armenia, Kamerun, Kongo, Demokratyczna Republika Konga, Dania, Francja, Gabon, Ghana, Grecja, Gwinea, Luksemburg, Madagaskar, Mali, Holandia, Niger, Nigeria, Norwegia, Polska, Senegal, Hiszpania, Szwajcaria, Togo i USA. Spośród nich jedynie Hiszpania 19.01.2011 r. zdeponowała pierwszy dokument ratyfikacyjny. Jest to potwierdzenie swego rodzaju nieformalnego przywództwa Hiszpanii w tym zakresie – profesor Rafael Illescas Ortiz z Madrytu był przewodniczącym III Grupy Roboczej, która przygotowała reguły rotterdamskie.

<sup>29</sup> A/CN.9/WG.III/WP.21.

<sup>30</sup> *Ibidem*, pkt 68.

<sup>31</sup> A/CN.9/525, pkt 36: *A view was expressed by a number of delegations that the general exception based on error in navigation should be maintained since, should it be removed, there would be a considerable change to the existing position regarding the allocation of the risks of sea carriage between the carrier and the cargo interests, which would be likely to have an economic impact on insurance practice. A related view was that, although it was probably inevitable to do away with the general exception based on error in navigation, subparagraph (a) should be maintained in square brackets pending a final decision to be made at a later stage on what was referred to as „the liability package” (i.e., the various aspects of the liability regime applicable to the various parties involved).*

<sup>32</sup> *Ibidem*: *After discussion, however, the Working Group decided that subparagraph (a) should be deleted.*

<sup>33</sup> A/CN.9/544, pkt 89: *It was suggested that in most cases where goods were lost or damaged at sea, the claimant would generally have a plausible argument that the carrier might have been able to reduce the loss by having made a different navigational decision, and that thus a navigational error had been made. Under the current law, that argument would not succeed because navigational error was listed as an “excepted peril”. However, it was suggested that if navigational error was deleted from the list of „excepted perils”, as the Working Group had decided it should be, and if the*

wanie tej instytucji z RHV do reguł rotterdamskich, pomimo oczywiście głosów krytycznych, zostało przyjęte pozytywnie, także przez świat praktyki<sup>34</sup>. Kuriozalnie bowiem rezygnacja z tej ekscpecji w regułach rotterdamskich ma szansę doprowadzić do większej jasności stanu prawnego, co w dalszej perspektywie będzie korzystne także dla przewoźników morskich, którzy i tak w szerokim zakresie korzystają z różnych form ubezpieczeń.

## PODSUMOWANIE

Powyższe rozważania, w szczególności dotyczące sprawy *Tasman Pioneer*, świadczą o tym, że teza, zgodnie z którą problem rozgraniczenia winy nautycznej i winy komercyjnej nadal wywołuje kontrowersje (co wynika z jego sztuczności<sup>35</sup>), nie straciła na aktualności, a funkcjonowanie tej instytucji jest podważane w praktyce i doktrynie. Wątpliwości budzi przede wszystkim zakres zwolnienia. Podnosi się między innymi, że zwolnienie powinno konsekwentnie dotyczyć wszelkich błędów podwładnych, a nie tylko tych wynikających z nawigacji i administracji statku. Dlatego też już wiele lat istnieją wątpliwości co do zasadności utrzymywania tej instytucji<sup>36</sup>. Zwolnienie pozwala na wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika nawet w przypadku, gdy były zaniedbania po stronie podwładnych. W pełnej rozciągłości należy się więc zgodzić z zarzutami podniesionymi w tym zakresie przez W. Meissnera<sup>37</sup>. Jak piszą J. Łopuski i M. Dragun-Gertner: „Ten podział odpowiedzialności polegający na rozłożeniu ryzyka ponoszenia szkód spowodowanych przez osoby zatrudnione przez przewoźnika w obsłudze statku jest sztuczny i pozbawiony głębszego uzasadnienia we współczesnych stosunkach żeglugowych”, a „Ponoszenie przez przedsiębiorcę ryzyka odpowiedzialności związanego z posługiwaniem się podwładnymi lub pomocnikami przy wykonywaniu jego zobowiązań jest zresztą normą

---

*burden of proof was not accordingly adjusted, the carrier would have to prove the apportionment of the cause of the loss, which was considered to be virtually an „insuperable burden”. The view was expressed that the practical result would be that the carrier would be fully liable in most cases for all of the damage when there was any navigational fault, and that it could render irrelevant the „excepted peril” provisions in most cases where the damage occurred at sea.*

<sup>34</sup> Por. m.in. P. Roche, P. Glover, *The Rotterdam Rules*, Norton Rose Shipping Newsletter – Legalseas, February 2010, [http://www.nortonrose.com/knowledge/publications/2010/pub26441.aspx?lang=en-gb&page=all#publication\\_page\\_081121121846](http://www.nortonrose.com/knowledge/publications/2010/pub26441.aspx?lang=en-gb&page=all#publication_page_081121121846).

<sup>35</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 463.

<sup>36</sup> Przykładowo, N. Gaskell, *Damages, delay and limitation of liability under the Hamburg rules 1978*, stwierdził ([w:] *The Hamburg Rules: a choice for the EEC? An introduction to the theme of the Antwerp Colloquium*, 1994, s. 176), że *There is no real justification for the error in navigation defence, other than as a statement of the shared adventure concept or because it makes the settling of claims easier.*

<sup>37</sup> W. Meissner, *Błąd nautyczny reliktem prawa morskiego*, Gdańsk 1970.

przyjętą powszechnie<sup>38</sup>. W. Tetley<sup>39</sup>, wskazując na sprawę *Hayn v. Culliford*<sup>40</sup>, stwierdził: *Error was a bill of lading contractual exception which came into prominence at the end of nineteenth century, as a result of steel ships and large crews handling complicated machinery*. Mimo że zmian w tradycyjnych regulacjach prawa morskiego należy dokonywać stopniowo i nie powinny one mieć charakteru rewolucyjnego, to niewprowadzenie ekscencji winy nautycznej do reguł rotterdamskich należy ocenić pozytywnie, w szczególności w kontekście innych rozwiązań systemowych (choćby w zakresie rozkładu ciężaru dowodu czy ogólnych zwolnień z odpowiedzialności) w nich przewidzianych. Wszystko to sprawia, iż reguły rotterdamskie są nowoczesnym aktem prawnym, który w należyty sposób wkomponowuje się w aktualny system konwencji międzynarodowych w zakresie prawa transportowego<sup>41</sup>.

#### NAUTICAL FAULT DEFENCE DELETION FROM THE ROTTERDAM RULES AND THE TASMAN PIONEER CASE (Summary)

*An exemption from damage arising from an act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of a ship, commonly referred to as the nautical fault defense, was included in the Polish Maritime Code 1961 and continues to be valid under the current Maritime Code 2001. The Author argues that this concept is outdated and should be relinquished. His analysis of Polish and overseas case law – most notably the Tasman Orient Line CV v NZ China Clays Ltd & Others (2009) NZCA 135 (the Tasman Pioneer case) – lead him to believe that the deletion of the nautical fault defense from the Rotterdam Rules is a positive development, thus making the Rules a modern piece of legislation, well adapted to the present international law on international carriage of goods.*

---

<sup>38</sup> J. Łopuski, M. Dragun-Gertner, *op.cit.*, s. 461.

<sup>39</sup> W. Tetley, *op.cit.*, s. 953.

<sup>40</sup> (1878) 3 C.P.D. 410, *aff'd* (1879) 4 C.P.D. 182 (C.A.).

<sup>41</sup> Szerzej o tym D. Lost-Siemińska, *Reguły rotterdamskie a inne konwencje przewozowe*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 79 i nast.